TYGODNIK AUTOMOBILISTY i AUTOLOTNIKA

NUMER GWIAZDKOWY.

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok I. | 25 Grudzień 1928 r. | Nr. 28.





Pierwsza gwiazdka AUTOmobilisty i LOTnika pozwala nam przemówić do Czytelników w te dnie tak uroczyste, będące dla wielu miljonów ludzi okresem wypoczynku i wytchnienia.

Ale automobilista, ani lotnik nie znają świąt i wypoczynku. Obowiązkiem naszym jest wieczna CZUJNOŚĆ, a żywiołem RUCH, to też, gdy ludność Polski zasiądzie przy cichym stole wigilijnym, po szosach, drogach, bezdrożach i ulicach miast Polski, będą jednak krążyły tysiące wozów taksometrów i automobilów prywatnych.

I biada kierowcy, któryby w pędzie i rytmie swej maszyny dosłuchał się zachęty do jednego bodaj momentu spoczynku i zapomnienia. . . . .

Tak i my, rozpocząwszy przed pół rokiem prace, związane z naszym Wydawnictwem, chcemy nieustannie dążyć naprzód jak Automobilista i piąć się w górę jak Lotnik.

Zwiększony znacznie nakład i format pisma jest skromnym tych naszych dążeń wyrazem. Usiłujemy dać w naszym wydawnictwie całokształt życia motorowego w Polsce i poruszyć w nim wszystko, co naszych kierowców może i powinno interesować. Z tą myślą rozpoczynamy drugi rok istnienia życząc wszystkim Czytelnikom i Sympatykom naszego pisma Najserdeczniej Wesołych Świąt i dziękując im zarazem za dotychczasową Ich życzliwość.

REDAKCJA.

Polskie szkolnictwo samochodowe,
jego postępy w ciągu ostatnich czterech lat i stan obecny.

Dzisiejszy obraz szkolnictwa samochodowego wymaga krótkiego wstępu, wyjaśniającego jego rozwój od roku 1918.

Ilość pojazdów mechanicznych w owym czasie była tak niewielka, że nie odczuwało się zupełnie braku odpowiednich specjalistów do ich obsługi. Dopiero wojna polsko-bolszewicka wzmogła niepomiernie zapotrzebowanie na kierowców wojskowych, z powodu uruchomienia licznych jednostek transportowych i przydziału środków mechanicznych do obsługi sztabów. Wojsko musiało wtedy zorganizować cały szereg szkół, by pokrywać stale wzrastające potrzeby frontu.

Po wojnie widzimy raptowną zmianę w środkach komunikacji miejskiej i podmiejskiej. Rok 1924 staje się przełomowym pod tym względem. Zamiast dorożek i pojazdów konnych — wysuwa się samochód już nie jako przedmiot luksusu, ale jako sposób szybkiej, dość taniej i koniecznej lokomocji.

Każdy warszawianin przypomni sobie rewelacyjną zmianę, jaka zaszła przez uruchomienie taksówek „Makowskiego".

Nowość tę cała Warszawa przyjęła bardzo przychylnie, korzystając nader chętnie z nowego środka lokomocji, nawet dość komfortowej w stosunku do powojennej odrapanej dorożki i zmizerowanej szkapy dorożkarskiej.

„Taksówki", jak je powszechnie zwano, wyrastały jak grzyby po deszczu, wabiąc licznych posiadaczy gotówki do robienia sezonowego dla nich interesu.

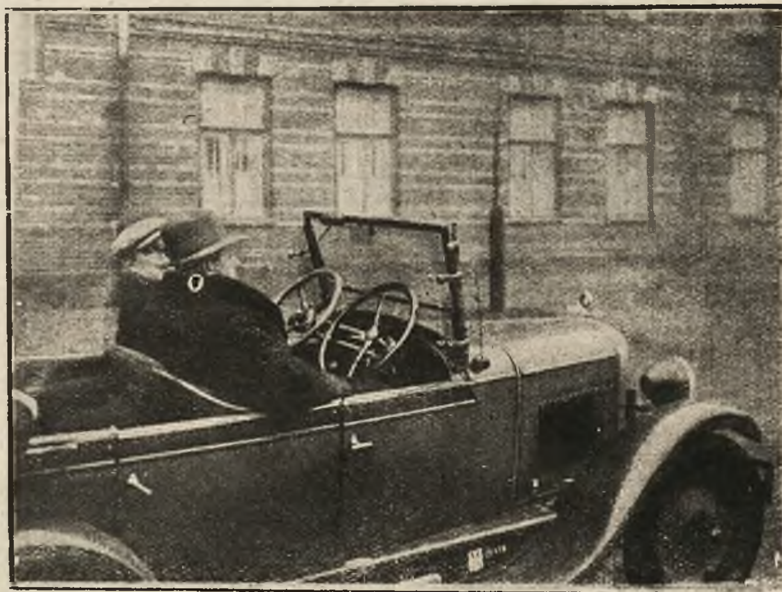
W ślad za tym postępem powstawały co raz to nowe szkoły kierowców samochodowych, gdyż do tychczas istniejąca szkoła „Lenartowicza" nie była w stanie nadążyć z wyszkoleniem potrzebnych sił.

Należy jednak zwrócić uwagę na sposób prowadzenia „nowego interesu". Jaki był poziom tych szkół, i kto szukał nowego i szybkiego sposobu uzyskania fachu dość popłatnego.

Więc jak banki w czasie inflancji marki polskiej, tak w 1924 r. powstawały jedna za drugą szkoły — kierowców samochodowych dla licznej klijenteli. Rozpoczyna się wściekła walka konkurencyjna, obniżanie ceny kursu i t. d. i t. d., aby tylko przeciągnąć naswoją stronę biednego ucznia.

Rezultaty dla jednych i drugich, były opłakane!

Szybkie nasycenie rynku, marnie wyszkolonym „fachowcem" staje się punktem zwrotnym dla obu ston.



Pierwszy w Polsce samochód z zastosowaniem dwu kierownic wprowadzony przez p. H. Prylińskiego. fot. „Autolot".



Liczne grono słuchaczy szk. p. H. Prylińskiego, w oczekiwaniu na jazdę. fot. „Radiotyp".



Serja samochodów szkolnych p. H. Prylińsk.ego w czasie jazdy. fot. „Autolot".

Liczne i w swych skutkach przerażające wypadki, zmuszają władzę bezpieczeństwa do bezwzględnego zredukowania bardzo obfitej rubryki prasowej —„Harce samochodowe" i wprowadzenia reformy w dziedzinie ruchu samochodowego w mieście i na drogach publicznych.

Dalszy już ciąg wszystkim jest znany, chociażby, że sięga niedawnych czasów.

Właściciele szkół zaczynają zwolna likwidować swe „interesy". Przyśpiesza koniec ich żywota przeważnie wielka ilość niewykupionych weksli uczni — klijentów. Pozostało zaledwie parę szkół, które były odrazu oparte na zdrowszych podstawach.

Ale nie cieszcie się Panowie — właściciele, obecnie istniejących szkół, nie znajdziecie jeszcze hymnów pochwalnych na Waszą cześć! To coście zrobili, jest może dość dużo, ale nie jest jeszcze to coście mogli i powinni byli zrobić. Jeżeli szkoły wasze egzystują, to nie dlatego, że są prowadzone na najwyższym poziomie swego zadania, a ile nadal poza własnym interesem nie będziecie widzieli interesu społecznego, przyjdą tacy co za Was to zrobią, ale i za was zarobią. Bo niedość jest prowadzić szkołę o programie zalegalizowanym, ale trzeba naprawdę ten proram wprowadzić w życie. Dobrze wyszkolony przez Was kierowca, to będzie najlepsze świadectwo o solidności prowadzenia szkoły, a nie interesu — „fabryki"! Społeczeństwo zaś ocenić potrafi Waszą zasługę i będzie nareszcie zwolnione od szoferów nie pojmujących swego zadania i nieznających dobrze maszyny.

Obecnie najpopularniejsze i bodaj najbardziej zasługujące na uznanie są dwie szkoły samochodowe w Warszawie: H. Prylińskiego i B. Froma. Obie na dość dużym poziomie fachowym i starannie prowadzone. Nie chcę wdawać się w ocenę jednej i drugiej, w każdym razie jest o tyle dobre, że współzawodniczą ze sobą.

Jeszcze trochę starań i dobrej woli, a doczekamy się w pełni ich rozwoju i spełnienia zadań, czego Wam życzy z okazji zbliżających się Świąt — Ost.



Jedna z grup słuchaczy r. b. przed głównemi warsztatami kursów (fot. „Radiotyp").

OD ADMINISTRACJI.

Z Nr. — 2 1928 r. przerywamy wysyłkę naszego tygodnika zalegającym w prenumeracie.

Z. W.

XXV lecie
lotnictwa światowego
Zarys historyczny lotnictwa światowego od 1903 r. do 1928 r.

Obecnie, w dobie gigantycznych lotów Da—Pinedo, Costa i Lebrix, Lindbergha, naszych nieudałych względnie tragicznych prób lotów dalekodystansowych i transatlantyckich, warto rzucić okiem wstecz i przypomnieć sobie, że zaledwie dwadzieścia pięć lat minęło od chwili gdy bracia Orwil i Wilboure Wright wznieśli się w powietrze i przelecieli w czasie 59 sekund 260 metrów.

Istotnie, dzień 17 grudnia 1903 roku może być uważany jako pierwszy dzień awjacji nowoczesnej.

Wiadomości o próbach braci Wright, pracy Lilienthal'a, kapitana Ferbera, Santos-Dumonta pobudziły innych entuzjastów lotnictwa do intensywniejszej pracy. Rezultaty osiągnięte przez tych pionerów awjacji dodały otuchy wiary w możliwość osiągnięcia pozytywnych wyników i oto w ciągu 25 lat wytężonej pracy przeskoczyliśmy z 59 sekund na 50 godzin, a z 260 metrów na 7000 kilometrów.



Grupa przyszłych „Asów" lotnictwa polskiego, na czele ze znanym i powszechnie lubianym instruktorem p. Jerzym Widawskim. — Zdjęć dokonano na terenie Akademickiego Aeroklubu w Warszawie.
fot. „Autolot".



p. S. Hiszpański ruluje jak... stary i samodzielnie lata.
fot. „Autolot".

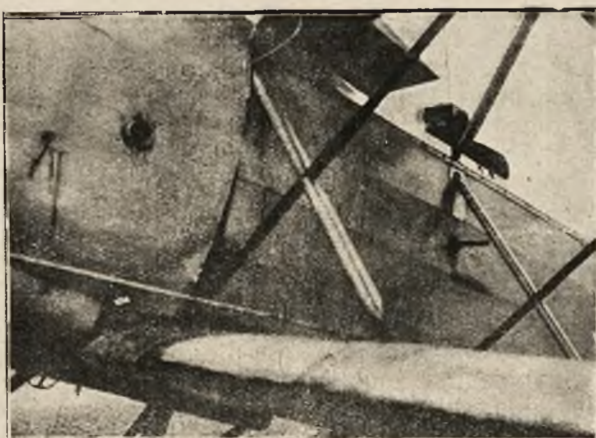
Fantazje pisarzy, Juljusza Verne'go, Umińskiego i innych, zostały urzeczywistnione, sądzimy więc, że czytelników naszych zainteresuje krótki, szkicowy zarys historji lotnictwa, który w tym numerze rozpoczynamy:

LOTNICTWO w OKRESIE PRZED BR. MONTGOLFIER.

Myśl zastosowania dymu lub pary wodnej do wzniesienia się w powietrze oddawna nurtowała umysł ludzki, i zarówno z podań i baśni, jak na zasadzie kronik, należy przypuszczać, że próby takie były dokonywane od wielu setek lat.

W jednej ze starych kronik chińskich misjonarz francuski Vasson odnalazł opis wzlotu balonu w r. 1306, podczas koronacji bogdychana Fo-Kina. Jeżeli wierzyć kronikarzowi, to chińczycy o 400 lat wyprzedzili europejczyków, gdyż pierwsza próba wzlotu była uskuteczniona w Lizbonie w r. 1709 przez Bartolomeo da Gusmaô. Wiadomość o tej próbie, jak również prawie jednocześnie wykonanej w Warszawie próby Baratiniego. Wyobraźnia ludzka i twórcza myśl szła w tym kierunku. Najrozmaitsze częstokroć fantastyczne projekty zaczęły się wyłaniać. Składano je do uniwersytetów a głównie do Francuskiej Akademji w takiej ilości, że na wniosek członka akademji Laland'a postanowiono nadal projektów aparatów lotniczych nie rozpatrywać, gdyż zbudowanie aparatu lotniczego nie jest możliwe. Oświadczenie Akademji z roku 1782 zostało obalone doświadczeniami braci Montgolfier już w następnym 1783 roku.

Józef Michał Montgolfier i brat jego, usilnie pracowali nad skonstruowaniem balonu—początkowo chcieli zastosować parę wodną, następnie wodór — lecz obydwie próby nie dały rezultatów pozytywnych—dopiero w listopadzie 1782 r. udała się próba z papierowym balonem napełnionym ciepłem powietrzem. Po tej próbie cały szereg dalszych niepowodzeń nie zniechęciły braci Montgolfier i dn. 5 czerwca 1783 r. balon objętości 600 mtr. sześciennych, napełniony ciepłem powietrzem uniósł się i przeleciał na bardzo znacznej wysokości około 2 klm. W czasie przygotowań do nowych prób, mających się odbyć już pod kontrolą Akademji, profesor fizyki Charles i bracia Robert zbudowali balon napełniony wodorem, który wzniósłszy się na dość znaczną wysokość pękł — i opadł w odległości 24 klm. od Paryża.



Na chwilę do przelotu — przez — nad... Warszawą. Popularny sportsman inż. W. Rychter nie tylko jest świetnym automobilistą i motocyklistą, lecz również i dobrym pilotem...
fot. „Autolot".

Po kilku próbach z balonem br. Montgolfier, młody uczony Pilôtre de Rozier uzyskał pozwolenie wzniesienia się balonem — i faktycznie był pierwszym lotnikiem w Europie *).



Dwuch celujących — w aparat fotograficzny — „gudroniarzy."
fot. „Autolot".

Profesor Charles nie zaniedbywał swych prac nad zastosowaniem wodoru do napełnienia balonów — przyczem na zasadzie prób tak owładnął przedmiotem i tak szczegółowo opracował projekt balonu, że obecnie stosowane balony niewiele różnią się od ówczesnych, i udało mu się odbyć bardzo udany lot swym balonem.

Dalszy ciąg w nr. 1 1929 r.

*) Description des experiences de la machine aerostatique de M. M. Montgolfier. Paris 1784.

Eskapada z narzeczoną

Obrazek świąteczny..

Pan Sobiesław studjował w Warszawie agronomię i uczył się nie źle, ale głównym tematem jego zainteresowań był sport — ściślej: motocyklizm. Papa pana Sobiesława, zamożny ziemianin z pułtuskiego, nie żałował swemu synowi niczego, gdyż miał na to, kochał go i pokładał w swej latorośli wielkie nadzieje.

Trzeba przyznać, że pan Sobiesław nadzieje te usprawiedliwiał całkowicie: był dzielnym, wytrwałym i pełnym zapału, co zarówno w uczelni, jak też wśród kolegów sportowców zjednywało mu wszystkie serca i budziło szczery entuzjazm.

Wśród tych rozentuzjazmowanych serc jedno należało do zapalonej młodej sporsmanki imieniem Lala, która wprawdzie nie jeździła na motocyklu, ale namiętnie grała w p o l o, dość



dużo pływała i wiele laurów zdobyła na korcie tennisowym. Miała także talent opanowywania mężczyzn. Naogół nie robiła z tego użytku, ale względem pana Sobiesława pozwoliła sobie na tak hazardowne spojrzenia i uśmiechy, że przyszły agronom dał się porwać sympatji, która wkrótce przerodziła się w żywe uczucie.

Na początku roku akademickiego panna Lala odbyła z panem Sobiesławem pierwszą przejażdżkę skulingiem, w październiku pare rozgrywek tennisa i jedną piękną wycieczkę Nortonem do Strugi a w końcu listopada, on... był już gotów.

Powiadomiony o zamiarach syna papa (poczta, telegraf i telefon Pułtusk) nie zdradzał wprawdzie wielkiego entuzjazmu, ale sprawdziwszy, że osoba Sobiesławowej miłości jest



z „dobrego gniazda", wyraził życzenie poznania „takowej" osobiście.

Mniejwięcej w połowie grudnia ogłoszono przerwę świąteczną na agronomji, ale już od 10-go pan Sobiesław majstrował coś przy motocyklu; uradzono bowiem, że młoda para pojedzie na święta do papy Nortonem. Panna Lala wahała się tylko chwilę, ale jako dzielna sportsmanka i w dodatku posiadaczka pięknego n o w e g o kostjumu automobilowego ślicznie, notabene, przybranego „chenchyllą" — zgodziła się chętnie.

Zaczęły się tedy przygotowania: on spuścił oliwę z karteru, natowotował wszystkie grajsowniczki, wypróżnił i po sprawdzeniu napompował obie gumy, ona czyściła sidolem wszystkie części niklowe, dokręcała „francuzem" mutry, robiła ostatnie sprawunki i naradzała się nad wyborem rękawiczek, które ostatecznie zdecydowano na biały zamsz.

„Najwyższy" wyjazd wyznaczono ostatecznie na wilję wilji, ale 20-go trochę mrzyło, nazajutrz było chmurno i popadywał deszcz, 22-go lało, a w dzień wyjazdu wielki wicher przeganiał po niebie stada rozczochranych obłoków i wogóle niewiadomo było, co będzie za godzinę. Ale sportsmani nie zwykli się przejmować pogodą. Zdecydowano — trzeba jechać!

O wpół do dziesiątej panna Lala siadła z gracją, pokazała przytem śliczne smukłe lecz pięknie wyrobione nóżki aż za kolanko, lekko, jakby miłośnie objęła wpół partnera, on kopnął dwa razy i motor zawarczał wesoło, aż stojąca w bramie stróżowa pokazała zęby od ucha do ucha.

Lekki obłoczek niebieskawego dymu okrył dyskretnie przytuloną parę i...... wszystko zniknęło za najbliższym rogiem ulicy.

Przez most Kierbedzia było nie źle, na kocich łbach za Florjanem jako tako, od Hen-



rykowa bardzo ślisko, ale potem... zaczęła się niemiłosierna chlapanina.

Pan Sobiesław mistrz nad mistrze nie pozwalał na „podcięcia" na największej nawet ślizgawicy, ale na niesamowicie chlapiące błoto— nie mógł nic poradzić. Przed każdym wybojem, stanowiącym podłoże dla pięknie połyskującej kałuży pan Sobiesław ściskał silniej kierownik, pochylał się lekko na siodełku, a ona, panna Lala — pana Sobiesława przytulała się nieco mocniej i przymrużała oczy, poczem Norton wykonywał dwa swawolne podskoki i dalej mknął jak strzała! Właściwie nie tak bardzo „dalej", bo po kilkunastu metrach natrafiał na drugą dziurę, potem na trzecią, siódmą, jedenastą, setną...

Za Jabłonną nawaliła im kicha przyczem okazało się, że panna Lala jest dzielną i nieocenioną współtowarzyszką niedoli, za Zegrzem pan Sobiesław zgubił okulary, przed Serockiem ona odstąpiła mu swoje, bo okazało się, że bez nich niepodobna prowadzić maszyny, i tak mknęli dalej.

Latarnie, łańcuch, szprychy, koła, rama i oni sami oblepili się grubą warstwą mazowieckiego błota, ale, że wiatr dął jak szalony, a deszcz, choć ciągle groził, jakoś nie padał, więc obsychali prędko.

Zresztą już wkrótce obojgiem zaczęły miotać wielkie emocje: on, jadąc podrodze na której znał każdy kamień myślał o tem jak też papa powita i przyjmie jego ideał, ona doznawała lekkiego niepokoju, na myśl o przyszłym teściu i przyjęciu, jakie miało ją niebawem spotkać.

Oto wreszcie mignął krzyż tak dobrze znany, oto karczma stara, skręt, przeraźliwy jazgot klaksonu, jeszcze kilkaset metrów dobrej choć piaszczystej alei i już widać ganek starego dworu.

Między białymi kolumnami ganku stoi już papa, stara ciotka i kilkoro służby. Jęknął cienko hamulec, pan Sobiesław wsparł się nogami o ziemię i rzucił rozradowanym, pytającym wzrokiem w oblicze swego rodzica.

— ????????

Na sarmackiej twarzy zacnego ziemianina odmalowało się zdumienie, resztki włosów zjerzyły mu się na czuprynie, wreszcie gniew niepohamowany oblał twarz purpurową, a z ust wytwało się pytanie:

— Coś ty Sobku oszalał, p r z y w i o z ł e ś m i m u r z y n k ę!!!!!!!!

Osłupiały pan Sobiesław obejrzał się i ujrzał tuż za sobą znany sobie tak dobrze buziak, pokryty szczelnie błotem.

A ojciec zapytał znów groźnie:

— Co to za czarna dama..?



...Wkrótce wyjaśniono papie na czem polega to nieporozumienie, a półgodzinki potem całe towarzystwo siedziało już w najpiękniejszej harmonji przy śniadaniu. Gdy jednak ciotka zapytała grzecznie pannę Lalę, jakiej chce kawy, ta odpowiedziała śmiejąc się

— Już aby nie czarnej!..

S. T.

Tadeusz Stach. Nowela

Podróż w noc wigilijną...

Pani Lena dzwoniła w Wigilję pięć razy do magazynu i wciąż daremnie! Nie trzeba przypuszczać, że chodziło jej o toaletę lub futro, nie! Pani Lena miała dość toalet i futer (tak przynajmniej utrzymywały jej koleżanki...), a magazyn do którego dzwoniła był jej własnym magazynem. Właściwie formalnie należał on do jej męża, ale przecież wiadomo... ktoby tam wdawał się w takie subtelności....

Pani Lena dzwoniła właśnie do męża. Pan Adolf, on to był bowiem, odpowiadał jej z początku nader uprzejmie, potem już trochę niecierpliwie, że ruch w sklepie jest ogromny, że nikt, począwszy od starego woźnego Pawła, skończywszy na najmłodszej ekspedjentce, nie spodziewał się czegoś podobnego, że przedświąteczna cisza, a nawet martwota, teraz właśnie przeszła w niezwykły szalony ruch (a zarazem jego, pana Adolfa, marzenia) i że wogóle on, jej mąż, nie może tchu złapać ze zmęczenia i nie ma czasu na żadne rozmowy...

Pani Lena niepokoiła się coraz bardziej. Było już dobrze po trzeciej, a jej mąż nie umiał nawet w przybliżeniu określić, kiedy będzie mógł zamknąć sklep i nareszcie wyjechać.

Tak, wyjechać, o to bowiem tylko chodziło, to było już oddawna ściśle omówione i ustalone, o tem też tylko myślała drżąca z niecierpliwości pani Lena.

Szofer Michał raz już meldował uprzejmie swej pani, że maszyna gotowa czeka, „jak ta lalka", a pana jak nie było tak nie było.

Wreszcie koło czwartej już o zmroku zatelefonował, że już się targ wreszcie kończy, że on już dłużej nie może, że prosi tylko o samochód, bo zaraz przyjeżdża, a w domu tylko umyje się, przebierze i coś przegryzie i zaraz gotów jest wyjechać.

Pani Lena omal nie krzyknęła z radości, ale udała trochę obrażoną, kazała za pięć minut podawać jakieś skromne śniadanie, a sama pobiegła się przebrać. Zdawało się jej, że trwało to jedną chwilkę, ale widać musiało trwać dłużej, bo jeszcze niezupełnie była gotowa, gdy do buduaru wszedł jej mąż, ubrany jak do drogi i zaczął ją przynaglać.

Jakoż natychmiast ruszyli i rwali ludnemi ulicami ku rogatce wolskiej, celem bowiem ich podróży była piękna rezydencja ich szwagrostwa, leżąca gdzieś pod Kaliszem, do której pan Adolf przysięgł się dojechać w trzy godziny, chociaż najbliższą drogą przez Bielawy było tam prawie dwieście kilometrów drogi.

Wóz rwał jak wiatr, a wyrwawszy się z obrębu nie tyle wielkiej, ile wyboistej Warszawy na gładziutką (początkowo) szosę, robił naprawdę po 80 klm. na godzinę.

Pani Lena była w 11 niebie. Przytulona do męża, uśmiechnięta błogo, rozparta wygodnie, zdawała się pochłaniać przestrzeń.

— Co za szosa!! Europa! Żeby nie błoto, nicby nie brakowało do szczęścia!

O dwadzieścia po piątej dowiedziała się, że właśnie mijają Ożarów, a w 10 minut potem zapytała męża:

— A co to za miasteczko?

— Błonie!

Za Błoniem zaczęło się trochę gorzej, trochę trzęsło i szybkość już nieco zmalała, ale podróż wciąż jeszcze była, według pani Leny, zachwycająca.

Parę minut brakowało do szóstej, gdy szosa znowu zrobiła się dobra, a pani Lena ujrzała w oddali jakieś światełka. Po chwili wóz wpadł na wyboiste ulice jakiegoś uśpionego miasteczka.

— A teraz gdzie jesteśmy?

Pan Adolf zamknął tłumik i odpowiedział z dumą:

— Mijamy Sochaczew, jechaliśmy niecałą godzinę.

— A teraz co będzie?

— Zaraz za mostem skręcimy na prawo i kierujemy się na Łowicz. Będziemy tam za 25 minut.

— A gdzie te Bielawy?

— O jeszcze za Łowiczem.

Znów zahuczał otwarty tłumik i wóz potoczył się po dość wyboistej szosie, ale w kilka minut później zdziwiony głosik pani Leny zagłuszył stuk huczącego motoru.

— O! koło nas jakaś rzeka!

— To Bzura, tu i w pobliżu toczyły się przed kilkunastu laty najkrwawsze bitwy.

Tą uwagą pani Lena była mniej wzruszona, ale w kilkanaście minut później z uwagą przyglądała się Łowiczowi.

— Jakieś stare, piękne miasto....

Minęli rynek i starą, rzęsiście oświetloną Katedrę, przed którą zbierały się już tłumy ludzi i po chwili minąwszy jakieś mosty i starą dzwonniczkę znaleźli się na wąskiej, ale doskonałej szosie, na której tachometr znów zaczął się zbliżać do 80-ki.



Pan Adolf jak zachypnotyzowany wziął broń, zarepetował, wycelował i wystrzelił. Na czole potwora ukazał się mały i czarny punkcik, ale zjawisko nie zniknęło.

— To teraz będą już te Bielawy? — spytała trochę sennym głosem pani Lena.

— Tak, za jakiś kwadrans, a potem Piątek.

— Jakto piątek, kiedy dziś jest poniedziałek???

— To taka nazwa miasteczka.

— To tak? no a kiedy będziemy w Bzowie?

— Jak powiedziałem: na ósmą.

— A mieliśmy być na 7-mą?

— Ale wyjechaliśmy o dwie godziny później z Warszawy.

— To przez ciebie — westchnęła cichutko pani Lena.

Gnali znowu, dość prędko minęli Chruślin i owe Bielawy, które tak intrygowały panią Lenę, i zbliżali się do Piątku.

Pan Adolf spojrzał zukosa na małżonkę. Drzemała.

Obudziła się w kilkanaście minut później, gdy mijali jakieś miasteczko, duży rynek i ratusz, na którego jasno oświetlonym zegarze biła właśnie siódma.

— Co to, gdzie my jesteśmy?

— Łęczyca!!

— O jej, nic mi nie mówiłeś!

— O czem?

— Że będziemy jechać przez Łęczycę. Przecież tu jest Boruta.

Pan Adolf roześmiał się.

Pani Lena rozejrzała się po mieście. Tonęło w mgle. W mroku rozróżniała jakieś sylwetki domów i alei, zachwiała się na kilku skrętach i po chwili spostrzegła się, że znów jest na szosie.

Po obu jej stronach ciągnął się tuman, w którym dziwnie migotały jakieś światełka może światła domostw, a może wilcze ślepia? Po obu stronach drogi sterczały wysokie konary topól, lub krępe sylwetki wierzb. Gdzieś u zenitu połyskiwała blado, tęczowo prześwitująca tarcza księżyca.

Pani Lenie zrobiło się jakoś nieswojo.

. . . .

Zazgrzytały hamulce, wóz zarzucił trochę, panu Adolfowi włosy podniosły się pod haubą.

— Lena, zamknij oczy!!!!!!

Pani Lena, która nie patrzyła przed siebie, spojrzała teraz wytrzeszczonemi oczętami, krzyknęła przeraźliwie, tak że przebudził się śpiący z tyłu szofer Michał i — zemdlała.

— Wszelki duch Pana Boga chwali!!

Na kilkanaście kroków przed wozem, na jakimś białym oparze czy też ścianie domostwa rysowała się wyraźnie postać jakiegoś potwora. Pan Adolf, który miast cucić żonę wpatrywał się osłupiały w okropne zjawisko, widział dokładnie jego kształt potworny, żółte ślepia i purpurowy język. Michał wychylił się na przednie siedzenie i drżąc na całym ciele wołał:

— Niech pan strzela, niech pan zaraz strzela!

Po wozie powiał ostry powiew wichru i czy on, czy słowa szofera przywróciły do przytomności panią Lenę, która milcząc, ale nie bez drżenia sięgnęła do torby i podała mężowi rewolwer.

Pan Adolf jak zahypnotyzowany wziął broń, zarepetował, wycelował i wystrzelił.

Na czole potwora ukazał się mały czarny punkcik, ale zjawisko nie zniknęło.

— Widać na Borutę nic kula nie znaczy, szepnął żegnając się Michał.

Pan Adolf zgasił reflektory, ale zjawisko wystąpiło jeszcze wyraźniej.

Coraz bardziej niepojęte zdumienie ogarniało wszystkich, gdy nagle na szosie ukazał się jakiś młody człowiek i spostrzegłszy samochód spytał spokojnie:

— A kto tam strzela?

— Panu Adolfowi wróciła zimna krew i odpowiedział.

— Niech pan spojrzy na tę ścianę.

Nieznajomy odwrócił się i roześmiał.

— A! To moja latarnia czarnoksięska. Właśnie szedłem do naszej szkoły pokazać nowe obrazki dzieciom. To dla nich wielka atrakcja.

To rzekłszy podszedł do auta.

— Jestem tutejszym nauczycielem rzekł uprzejmie.

Pani Lena przygryzła usta.

— Przestraszył nas pan.

— Widzę — rzekł uśmiechając się — niepotrzebnie postawiłem mą latarnię na płocie i to w dodatku z jednym obrazkiem — ze smokiem— wewnątrz. Ale mam i inne—dodał wesoło!

Podszedł do latarni i manipulując chwilkę rzucił na białą ścianę chałupy obraz Niagary, kościół ś-go Marka, i postać wielkiego żubra.

Pani Lena była już zupełnie udobruchana, ale pan Adolf milcząc nacisnął starter i po chwili mknął już dalej.

Jechali długo w milczeniu, które pierwsza przerwała pani Lena:

— Jednak misja takiego nauczyciela wiejskiego jest istotnie wielka—rzekła zamyślona.

Pan Adolf zaklął cicho pod nosem.

A gdy punktualnie w 10 minut po ósmej wóz ich zatrzymał się przed dworem w Bzowie, mąż szepnął do żony.

— Tylko na Boga nie wspominaj tu o tem nikomu!

To też, gdy uradowani szwagrostwo, witając radośnie miłych gości z Warszawy zapytali się „Czemu żeście się tak spóźnili," odpowiedział im po chwili tylko Michał.

— Ba! Boruta zastąpił nam drogę!

Koniec.

URSUS, LIDJA I BYK.

(Humoreska poważna)

Rzecz dzieje się, podług dobrej wiary autora w Roku Pańskim 1929.

Piękna pani Lidja poza wieloma przyjemnemi właściwościami, które umilają życie, posiadała jeszcze jedną, zgoła nie do pogardzenia. Mianowicie posiadała bardzo bogatego męża. Gdy się ma urodę, zdrowie i męża (bogatego) — zazwyczaj ma się w życiu szczęście. Tak wygląda z normalnego rachunku prawdopodobieństwa, lecz inaczej niestety wyglądają rachunki prawdopodobieństwa, o ile rzecz tyczy się kobiet. Tembardziej kobiet pięknych... Krótko mówiąc, pani Lidja pragnęła czegoś, czego nikt nie ma. Bez tego nie było szczęścia i już.

Tak to był problem! Że się nad rozwiązaniem jego głowił małżonek — to należy do porządku rzeczy. Nie warto o tem pisać. Że się nad tem głowił jeszcze pewien przystojny, barczysty blondyn — to również należy do porządku rzeczy tak codziennego, że chyba i o tem należy przemilczeć. Że się nad tem głowiło jeszcze paru brunetów... Ach, to takie jasne.

I nic. Wszystko czemkolwiek obsypywano panią Lidję niby z rogów obfitości (nie o rogach małżonka, oczywiście mowa) było banalne, codzienne, już przez kogoś przeżyte. Pani Lidja marzyła o czemś, tak nowem, jak... jak...

Właśnie nie wiedziała: jak? W tem kryła się zagadka, iż absolutna nowość do niczego nie jest podobną.



Sport motocyklowy zdobywa u nas coraz więcej zwolenników, — oto, dwie milutkie siostrzyczki członkinie „A.Z.S-u," nabyły ostatnio dwa demony szybkości i wprawiają się bez „wytchnienia" do pobicia rekordów.

fot. „Autolot".

Każdy dzień imienin, każde urodziny, każde święta Bożego Narodzenia, czy Nowego Roku, które, jak wiadomo, są dla wszystkich, otoczonych miłością i czułością bliźnich, dniami radosnych niespodzianek, — były dniami irytacji i zgryzot pani Lidji. — Kolja brylantowa? — Fi donc! Miała to już dziesięć razy. — Piesek japoński? — Sąsiadka z naprzeciwka ma argentyńską suczkę, całą różową z czarnym pyszczkiem! Też mieli czem uraczyć...

Są dwa rodzaje cierpliwych ludzi: ludzie którzy inaczej nie mogą—i mężowie. Nie dziwmy się tedy małżonkowi pani Lidji, że przed każdym takim dniem obwiązywał głowę mokrym ręcznikiem, dla lepszego myślenia, i chodził z kąta w kąt, przewracając w myśli wszystkie jubilerskie sklepy, wystawy kwiatów, magazyny mód... Aż ujął pewnego razu rzecz zasadniczo. Niejako z punktu widzenia filozoficznego. Wiadomo co kapryśną kobietę najbardziej uspokoi: albo zmiana uczucia, — albo zmiana miejsca. Zmiany uczuć swej żony pan Stanisław (nazwijmy tak małżonka p. Lidji) stanowczo sobie nie życzył. O ile tolerował blondynów (i brunetów) to jedynie z tego samego powodu, z jakiego był cierpliwym na kaprysy żony: po pierwsze inaczej nie mógł, po drugie — był mężem.

Co do zmiany miejsca, to niejednokrotnie już wpadał na ten pomysł, lecz rozbijało się wszystko o znane dziwactwo p. Lidji: zmieniać trzebaby było wciąż, niemal z godziny na godzinę.

Pan Stanisław, raz dostawszy się na drogę ściśle logicznego myślenia, wykręcił nad miednicą po raz czwarty okład, i mężnie brnął dalej:

— Co może dać zmianę „stałą?" Zmianę z godziny na godzinę? Oczywiście przedmiot, który będzie się wciąż poruszał. Poruszał się tak sprawnie i szybko, jak tego zechce zmienna i szybka fantazja pani Lidji.

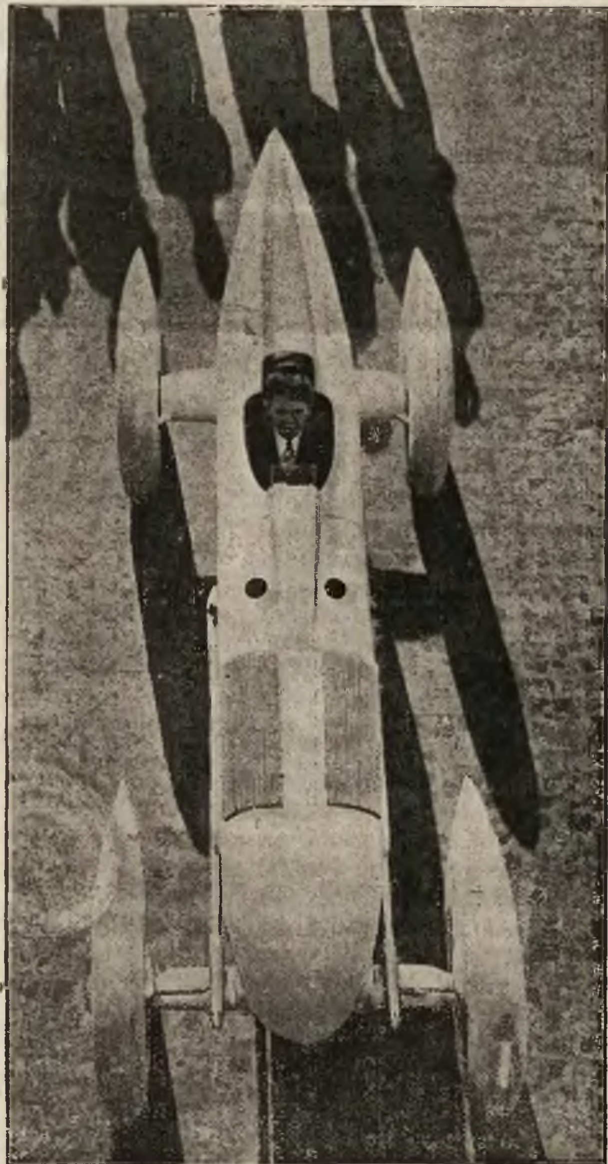
— Cóż to za przedmiot?

I nagle, jakby tysiące lamp łukowych zajaśniało w zbolałym mózgu pana Stanisława:

— Samochód!!!

Ryknął to słowo tak głośno, że aż cztery pieski, spokojnie śpiące w rozmaitych kątach kanapy, zawyły na głos. Pieski te pochodziły ze wzgardzonych upominków noworocznych: jeden chiński, od męża, drugi japoński od blondyna, trzeci argentyński od bruneta, czwarty... czwarty był największą zgryzotą pana Stanistawa, bo niewiadomo od kogo pochodził. Obecnie—wszystkie cztery pomaszerowały do gabinetu pana Stanisława i obszczekiwały go przy lada okazji.

Pan Stanisław z przyzwyczajenia kopnął któregoś tam i wypadł z gabinetu. Należało przecież z kimś się podzielić odkryciem i z kimś się naradzić. Jakoś tak przypadkiem się złożyło, że w saloniku spotkał pana Józefa. Pan Józef był blondynem i przyszedł dowiedzieć się o zdrowie p. Lidji. Cóż w tem dziwnego? Pogadali o tem i owem. Nieco o samochodach. P. Józef znał się na Cadillacach i usilnie zalecał. Wyszli „na jednego" do jadalni i tam przypadkiem zastali pana Leona. Pan Leon był brunetem i przyszedł dowiedzieć się, jak się czuje po wczorajszym balu p. Lidja. Cóż w tem dziwnego? Gadali przy kieliszku o tamtem i owem: Nieco o samochodach. P. Leon znał się na Mercedesach. Przy czarnej kawce myśli się najlepiej — zakonkludowali zgodnie i postanowili wyjść do „Ziemianki". W przedpokoju spotkali pana Jerzego. Pan Jerzy był brunetem, tak samo jak pan Leon, i również przyszedł się poinformować...



„CZARNY JASTRZĄB"
o sile 400 K. M, Wóz światowych rekordów.

Wiedzieli wszyscy o czem chciał się informować, to też, nie zatrzymując się zbytnio, ruszyli we czworo na kawę. Niema potrzeby dodawać, że rozmowa zeszła na samochody. Pan Jerzy najlepiej znał Minervy. W kąciku zarezerwowali stolik i odbyli walną naradę. Ponieważ wszyscy znali się doskonale na maszynach, nic dziwnego tedy, że każdy z nich miał ustalony pogląd na odpowiednią markę. Z tego też jasno wynika, że broniąc każdy swego punktu widzenia, nie uzgodnili poglądów. Głosowanie rozstrzeliło jeszcze bardziej,



„O panie! — wszak widzisz, że i świeca daje zapłon — już będę ci posłuszne...“

(Moment kapitulacji najważniejszego organu auto mobilu, przed pogromcą wszystkich magnet — p. Zygmuntem Popławskim, właścicielem f-my „Magnet“).

głosy, nikt zaś nie chciał oktrojować bezwzględnie Wobec tak sejmowej sytuacji jedynem wyjściem było — wyjść z kawiarni. Nieco roznamiętnieni sporem, ale pozatem solidarni co do końcowego celu posiedzenia, dobrnęli do domu i stanęli jak jeden mąż (i trzech nie — mężów) oko w oko wobec pani Lidji.

— Naradzaliśmy się właśnie... zaczął niepewnie pan Stanisław.

— Czemby zrobić przyjemność pani — wstawił śpiesznie p. Józef, gdyż bał się, że go inni uprzedzą.

— I nie uradziliście nic, jak zwykle — przerwała niecierpliwie p. Lidja.

— Owszem, uradziliśmy — odparli zgodnym chórem: — że...

— Że...?

Utknęli. Mijała ich, owionąwszy zapachem kanadyjskich maków, już schodziła po schodach, ani się oglądając.

— Że samochód! — Rzucili wślad, jak tatar narzuca arkan na umykającego rumaka.

Jest niewiele słów, które potrafią zatrzymać w miejscu wychodzącą z domu kobietę. Jednem z tych jest niewątpliwie słowo: samochód i pani Lidja stanęła, jak wryta. Jeszcze moment, a rzuciłaby się na szyję (mężowi, oczywiście), lecz djabelski chochlik nie drzemał.

— Jaki? — spytała przekornie.

Utknęli poraz drugi, tym razem beznadziejnie. Katastrofa wisiała w powietrzu, sytuacja napięła się, jak cięciwa łuku.

— Minerva! — ryknął jeden.

— Mercedes! — jęknął drugi.

Trzeci szeptał na ucho, by wiedziała niezbicie, że to on, nikt inny, jest autorem pomysłu: — Cadillac.

— Taką, jak ma baronowa Fąfel? Taki, jak ma ta tłusta Karafkowa? Taki, jak ma Dzidzia?

Sypnęły się odpowiedzi, niby ostrza nożów, skierowane każdy w czyjąś pierś.

— Ależ duszko...

— Ależ proszę pani...

— Ależ...

Stali pognębieni, otoczywszy ją wieńcem strapionych twarzy. Wszystko stracone — szepnął niedyskretnie blondyn (a może brunet). Lecz mylili się tym razem. Magiczne słowo zbyt było potężne, by pani Lidja mogła się wyrzec tak miłych perspektyw, jak posiadanie auta.

— Może jakie... inne — poddała przełamując beznadziejne milczenie.

— Właśnie, właśnie! Może pani podda— chwycili się jak tonący zbawiennej deski. — Myśmy już wszystkie firmy istniejące..

— Oto chodzi, że ja chcę nieistniejącej — rzuciła wyznanie. Przyzwyczajeni do jej wybryków, ale tego się nie spodziewali. Pan Stanisław z ulgą pomyślał o mokrym ręczniku, który nań czekał w gabinecie.

— Jakżeż nieistniejący, duszko? — Wymemłał: — nieistniejący, to znaczy taki, jakiego niema?

— Właśnie taki!

— To jakżeż go można dostać?—Ostrożnie spytał pan Józef pierwszy raz, odkąd znał panią Lidję, nie zazdroszczący jej mężowi.

— Wasza rzecz. Niech zrobią...

— Zresztą? — ryknął Jerzy: o, Boże!

I tak, jak stał, w fokowem palcie i z kapeluszem w ręku, począł tańczyć pośrodku hollu, podrzucając w górę melonik, niczem tomahawk lub tamburino.

— Zwarjowałeś: — łapali go na rozwiewające się poły przyjaciele.

— Nie zwarjowałem, lecz mam: — kwiczał z radości: — mam to, czego nikt nie ma.

— Powiedź.

Z miną tryumfatora obejrzał wszystkich:

— Obstalować! Na specjalny obstalunek w firmie.

— Bah! W jakiej?

— W takiej, która nie sporządza seryjnych. A przedewszystkiem—w krajowej! Znam taką, widziałem modele na wystawie.

— Ursus: — ryknęli wszyscy, jak jeden mąż (prawdziwy mąż najgłośniej)

— Ah!

Tu pani Lidja wykrzyknęła, obsuwając się bezsilnie zemdlona, przypadkiem w objęcia pana Jerzego...

— ... a ja będę Lygją .. Lygja, to brzmi prawie jak Lidja — mówiła już całkiem zemdlona, z powyższego powodu pozostając nadal w objęciach Jerzego.

Dalsze narady trwały niedługo. Jeden podjął się załatwić z dyrekcją fabryki, drugi kogoś przekonać, trzeci (to był mąż) ponieść wszelkie koszta. P. Jerzy podjął się uczyć p. Lidję kierowania maszyną.

Gdy nareszcie po wielu dniach i tygodniach czekania, pani Lidja usiadła przy kierownicy nowiutkiego samochodu, uśmiech, jakiego nigdy przedtem nie miała, zakwitł na jej twarzy. P. Jerzy ostrożnie prowadził maszynę, później zmienił go na chwileczkę p. Józef, później na momencik p. Leon. Małżonek nie znał się na kierowaniu i przez cały czas siedział wtyle na wygodnych, prężnych poduszkach siedzenia. Tak zeszedł na próbach cały dzień. Nareszcie pani Lidja, zasypiając, była zadowolona kompletnie. Nareszcie miała coś, co nie było pospolitem ani banalnem. W przedsennych marzeniach czuła jeszcze wyraźny dotyk twardej i gładkiej kierownicy (i nieco miększy czyjegoś ramienia, ale już dobrze nie pamiętała czyjego...), słyszała równy i rytmiczny dygot motoru, wstrząsający całą jej wiotką postacią słodkim dreszczem. Później... później pędziła sama, samodzielnie. Poprzez rozłogi i lasy, naprzełaj, przelatywała ponad górami... wymknęła jej się z rąk kierownica. Rozszalały motor ponosił ją na sobie prychając i rycząc, jak byk. Ah, tak, byk! Ona przecież jest Lygją, uwiązaną do rogów byka. Cały olbrzymi Circus Maximus zamilkł w napięciu. Oczy rzymian przysłonięte połami togi, by nie widzieć straszliwego widoku miażdżonego o barjerę młodego ciała, — a jednak pociągane przemocą właśnie tem młodem cudnem ciałem... Bo Lygja jest nagą. Lśni jak mleczna perła na burej sierści rozpędzonego byka...

P. Lidja kurczy się od rozkosznego dreszczyku wstydliwości, że na nią tak patrzą. I Neron (łysawy, trochę podobny do Stanisława) i wytworny Petroniusz (z profilu niby p. Józef) i męski, najukochańszy jej Winicjusz... Z oczu tak trochę.. niby... E. nawet we śnie się nie przyzna p. Lidja.

Wtem — trach! Ktoś porwał byka za rogi, ktoś wbił żelazne stopy w piach areny, wyprężył się łukiem...

Ursus! Ursus!

Pani Lidja rzuciła się całym rozmachem naprzód. Zatrzeszczały wiazania łóżeczka i ktoś rzeczywiście porwał ją w ramiona.

Winicjusz!

P. Stanisław pochylał się troskliwie nad żoną. Był w szlafroku, z zapaloną świecą w ręku:

Czego tak krzyczysz duszko? Krzyczałaś: Ursus! Widzę, że jesteś nareszcie szczęśliwa?

Pani Lidja przetarła zaspane oczki, rozejrzała się bacznie po pokoju:

— Ah, więc to sen? A gdzież byk? Byk mnie ponosił... P. Stanisław odwrócił się mocno strapiony:

— No, teraz byk... Ja przecież... duszko...

Napisał — KRAJOWIEC.

Wklęsłe lusterko:

Święta w garażu.

Może pół roku stać każda Minerva, można zapomnieć Peugeot'a niebogę, w podróżach Buick'iem też być może przerwa, ale na święta wszystko idzie w drogę!!!

Tatry, Renówki, Fiaty, Chevrolety, Lancie, Steyery, Fordy, Hupmobile, smukłe torpeda i ciężkie karety, wszystko to w drogę wyruszy za chwilę. W każdym garażu ruch i krzątanina: montują gumy, myją karoserje, ktoś naderwany numer gdzieś przypina, ktoś wściekły przekleństw z ust wyrzuca serje. „Gdzie te flachcążki? Człek się chyba wścieknie. Cholera, światło z tyłu gaśnie. Mówiłem draniu, że ten karter cieknie. Ten cały starter niech piorun zatrzaśnie!“

Wreszcie powoli wszystko się ułoży, wozy do drogi stoją już gotowe. Bardzo źle było, lecz mogło być gorzej, bo wszystko bywa dobre póki nowe. Tysiące wozów na miasto wyrusza, pan sam prowadzi (bo szoferzy zbóje) siedzi mu trochę na ramieniu dusza, więc jadąc ciągle trąbi i hamuje. Zgrzytają biegi, dyferencjał jęczy, wóz mknie w łagodne wplątany zygzaki, lecz czy dojedzie? Któż mi z was zaręczy może zajedzie do rowu, lub w krzaki?

Dorobkiewicze, hrabiowie, pentaki i hohsztaplerów najliczniejsze grono wyjeżdża z miasta na szosowe szlaki, ten z przyjaciółką tamten znowu z żoną. Wóz na rogatce zatrzymuje „g l i n a“, wówczas za szybą blednie pan małżonek i w wielkim strachu sobie przypomina: czy to nie za ten szmugiel tych koronek??

Śmigają auta po dziurawej szosie, każde w podskokach opętanych bieży, a tam z radością myślą o swym losie pozostawieni w Warszawie szoferzy. Pan sam pojechał, niech go zdepczą kaczki, czasu jest kupa najmniej do wieczora, trzebaby zajrzeć do tej czarnej praczki, lub jakoś zmanić młodszą od doktora.....

. . . .

Słońce już zaszło, mrok otulił ziemię, a tam w garażu w kącie koło werka spiętych w uścisku dwoje ludzi drzemie napoły drzemie, to ku sobie zerka. Łóżko nie skrzypi (brak mu jednej nogi), mrok nie pozwala dojrzeć co się dzieje czasami słychać jakiś wydech błogi, a czasem cicho ktoś się znów zaśmieje....

Nikt się przebiegu idylli nie dowie razem z dnia blaskiem tajemnica skona, bo n i c n i e z d r a d z ą jedyni świadkowie: a k u m u l a t o r i s t a r a o p o n a.

Tees.

Rrrrr.

Miłość Ich Trzech.

Nowela.

Któż nie znał tej trójki? Wszak znała ich każda szkoła, z której regularnie co rok wylewano ich sromotnie za jakiś bestjalski „kawał". Oni to wynaleźli nasypywanie karbidu do kałamarzy, ich pomysłem było zagważdżanie popularnej nauczycielki niemieckiego, „cioci-samochód" w windzie powyżej najwyższego piętra, ich dziełem były ogłoszenia na drzwiach wejściowych gimnazjum, że lekcje zostały zawieszone na tydzień z „powodu śmierci dyrektora". Zgodną trójką przeszli przez wyższe uczelnie, pomagając sobie nawzajem. Zna ich dobrze politechnika, uniwersytet, W. S. H. i, aczkolwiek wrodzona zdolność do płatania psich figli, oraz spora doza niechęci do pracy naukowej nie pozwoliła im uzyskać do dziś dnia dyplomów, jednak miejmy nadzieję, że uzyskają je w ciągu najbliższych lat dziesięciu!

Mimo wszystko wyrośli oni na prawdziwych zuchów i sportowców w każdym calu.

Wszyscy trzej postawni, silni i zdrowi, rywalizować mogli we wszystkiem jedynie z równymi sobie. Brali udział zwartą trójką w przeróżnych tarapatach, dokazując cudów odwagi podczas wojny; uzupełniali się wprost cudownie, pomagali sobie zawsze i z każdej opresji wychodzili zwycięsko, otaczając się coraz to większą chwałą. Trudno było sobie wyobrazić bardziej zżytych i lepszych przyjaciół. Żaden z nich nie miał przewagi nad innym, choć każdy był ideałem sportowca.

Jerzy, przystojny brunet, o ciemnej cerze i wesołych oczach, celował w lekkiej atletyce; Bolek, idealny typ słowianina, nieco melancholijny i, jakgdyby trochę lękliwy, bił wszystkich w sportach wodnych, podczas gdy Zdzich, rudy za wszystkich, szalony entuzjasta, nie miał równego w grach sportowych i w... opowiadaniu niesamowitych przygód trójki, stosując w życiu zasadę, że „bujać, to my, ale nie nas..."

I trójka ta, idąc przez życie ramię w ramię od lat najmłodszych, nie byłaby dla nas zupełnie ciekawa, zabierając wszystkim innym z przed nosa wszelkie pierwsze nagrody na zawodach, gdyby...

— — — — — — — —

Poznali Ją jednocześnie na jakimś balu. I jednocześnie się zakochali... choć żaden się do tego nie przyznał. Ale od tego czasu jakiś ferment wkradł się między nich, jakgdyby jakaś obca moc usiłowała ich rozdzielić. I poraz pierwszy nieufnie spojrzeli sobie w oczy, gdy spotkali się przed bramą Jej domu o tej samej, wyznaczonej przez przewrotne dziewczę godzinie...

Pewnego razu poszli z nią na Dynasy, gdzie jeździł właśnie Vertua z Rudawskim. Markotni wracali do domu... Okazało się, że Ona uwielbia Rudawskiego!?! I nie za to, że jest łysy i zarozumiały, ale za jego jazdę!

Och, żeby który z nich tak panował nad tym demonem szybkości... Żeby mogła zobaczyć ich zwarte w wysiłku twarze, ich zaciśnięte usta podczas tych zawodów ze śmiercią..?

Życzenie Jej jest dla nich rozkazem!

— — — — — — — —

Nadszedł dzień, gdy na starcie stanęły ich trzy motocykle...

Potężny Norton Jerzego lśnił w słońcu, a jeździec, zamknięty w sobie, spokojny, lecz z błyskawicą w oku, przypinał starannie opaskę z siódemką. Cała postać jego wyrażała jedną myśl: „ja chcę i zwyciężę".

Bolek lękliwie, drżącą ręką regulował popychacze, zerkając zpodełba na publiczność, która właśnie otaczała Zdzicha, słuchając jego przepowiedni co do wyników wyścigu; — już go widziała zwycięzcą.

W chwilę potem dwadzieścia rasowych maszyn stało na starcie, dwudziestu jeźdźców zapinało kaski i nakładało okulary. Trzy spojrzenia pobiegły na krótką chwilkę do loży Nr. 3, a jednak chwila ta była dość długa, by wyczytać w Jej oczach słodką obietnicę... To milczące porozumienie wystarczyło, by z trójki przyjaciół powstała trójka wrogów, zdecydowanych na wszystko, byle tylko za wszelką cenę wygrać wyścig!

— — — — — — — —

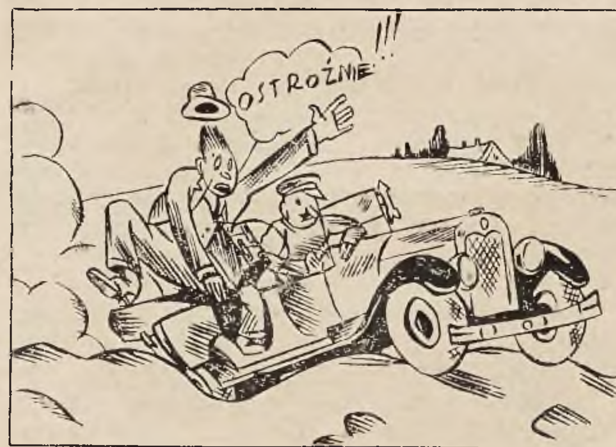
Z potężnym łoskotem ruszyły demony, pozostawiając za sobą tumany kurzu.

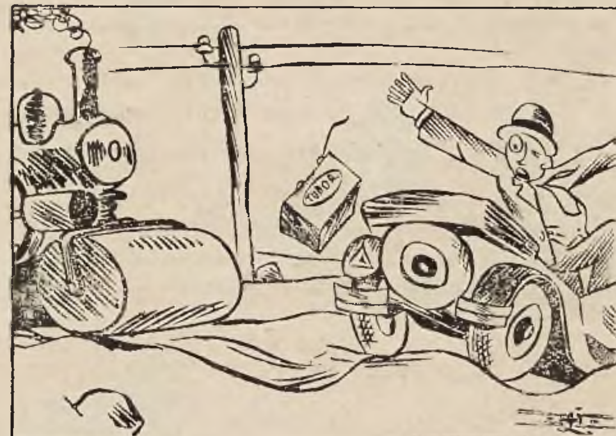
Zawodnicy odrazu podzielili się na kilka mniej lub więcej zwartych grup. Na czele w pierwszem okrążeniu znaleźli się: Jerzy, Zdzich, Rudawski, Choiński, Heryng i Roehr z Gdańska.

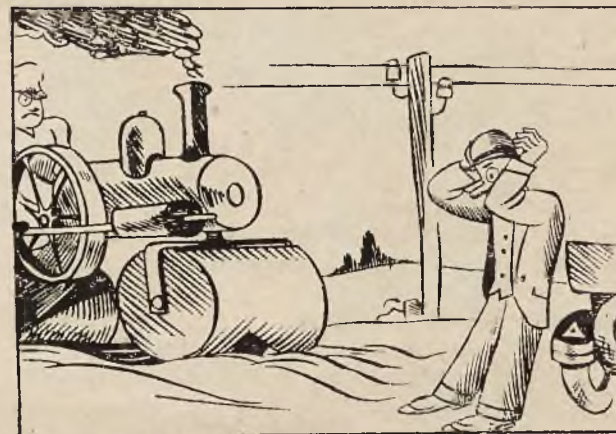
Bolek nie mógł wytrzymać takiego tempa i dławiąc się kurzem, który oślepiał go zupełnie, czynił nadludzkie wysiłki, by zrównać się z nimi. Na wiraż wpadli już razem... i tu zdarzył się pierwszy, krew mrożący w żyłach wypadek... Rudawski, któremu z niewiadomego powodu pękła przednia guma, poślizgnął się i wyleciał razem z maszyną z toru, wpadając na barjerę. Przysłowiowemu szczęściu zawdzięczać należy, że po wyłamaniu kilku desek, „wylądował" na trybunie sędziów, nie czyniąc sobie poważniejszej szkody.

Reszta pędzi dalej, wydzierając sobie kolejno czołowe miejsce. Tempo biegu rośnie, osiągając niebywałą szybkość.

Tego jeszcze Dynasy nie widziały od czasów najdawniejszych! W następne okrążenie i dawne rekordy zostały pobite, rzecz niesłychana!











Bolek, wyrwawszy się szalonym skokiem na prostej idzie na kółku za Heryngiem. Dalej wali Jerzy, dobywając ostatnich sił ze swego Nortona; o pół długości maszyny gra wysokim falsetem Excelsior Zdzicha, ziono ogniem z rury wydechowej. Choiński, zdumiony zapewne zaciekłością zawodników, idzie równo i spokojnie za nimi, — przecież to dopiero czwarte okrążenie!

W połowie biegu Zdzich zaciera maszynę. Temperament poniósł go i zapomniał o oliwie! To dodało bodźca dwum pozostałym przyjaciołom, którzy jeszcze wzmogli tempo, tak, iż wysunęli się na czoło biegu, napierani ztyłu przez Herynga i Roehra. Ci dwaj dali się wciągnąć w tę szaleńczą szybkość i szli na zabój. Choiński ze swym poważnym „Indianem” został zdecydowanie wtyle, manipulując ustawicznie coś przy karburatorze. Był widocznie zdumiony, gdyż tak ambitnych jeźdźców jeszcze nie widział na wyścigach, a jadąc z nimi po raz pierwszy, bał się jakiegoś nieobliczalnego głupstwa z ich strony.

Gdy zostało już do końca biegu kilka tylko okrążeń, Choiński zastosował swą zwykłą metodę: pojechał pełnym gazem po taśmie, na samym dole wirażów, przez co uzyskał kilkanaście metrów, wyprzedził Herynga i Roehra, lecz nie doszedł jeszcze ani Bolka, ani Jerzego. Wciąż nie chciał ryzykować nadmiernie.

Roehr, wyczerpany zupełnie, nieprzyzwyczajony do takich wysiłków, zrezygnował, Heryng zeszedł na czwarte miejsce. Zaczęło się ostatnie okrążenie. Napięcie nerwowe publiczności doszło do zenitu. Wszyscy wstali z ławek, z zapartym oddechem oczekując czegoś ważnego, a strasznego...

I stało się... Jerzy z determinacją dodał resztę gazu, pragnąc za wszelką cenę wyprzedzić Bolka, ten zaś, będąc pierwszym, rzucił w przelocie spojrzenie na lożę Nr. 3 i spotkał tam wśród zamglonych konturów, które zacierały się wskutek olbrzymiej szybkości jeźdźców w jedną barwną plamę, Jej oczy, cudne oczy, patrzące nań z uwielbieniem...

— — — — — — — —

Choiński spokojnie i pewnie pierwszy mija taśmę, za nim tuż, tuż Heryng, a na torze tam, ztyłu dwa splecione ze sobą motory warczą wściekle, tarzając się w kurzu.

Jerzy i Bolek leżą na trawie boiska zemdleni wśród okrzyków przerażenia tłumu. Po chwili zajeżdża karetka pogotowia i zabiera ich. Na trybunie sędziowskiej próbują komentować wypadek.

— Siódemka zawadziła o trzynastkę...

— Ale dlaczego trzynastka się zagapiła?...

Nie wiedzieli, Jej oczy... były tego powodem...

— — — — — — — —

Stali się zdecydowanymi wrogami. Co chwila kłócili się, jak dzieci. Ale, że życzenie Jej było rozkazem, wstąpili wszyscy trzej do szkoły pilotów i już w dwa miesiące Akademicki Aeroklub miał trzech asów.

Z utęsknieniem czekali na pozwolenie brania pasażerów. Wszak Ona chce się z nimi przelecieć... Jeszcze nigdy nie latała...

Jednego dnia i o jednej godzinie stanęli koło swych samolotów, czekając, z którym z nich poleci. Oczywiście pokłócili się, i los rozstrzygnął. Szczęśliwcem okazał się Jerzy...

Wystartowały trzy płatowce. W jednym z nich leciała Ona. Jerzy, któremu radość serce rozpierała, że nareszcie on Ją zdobędzie, dał folgę swym uczuciom, oświadczając się po lotniczemu. — Amerykański start, głęboki wiraż w prawo, świeca na trzysta metrów, trzy kolejne loopingi, beczka, ślizganie na skrzydło, zakończone przepięknym łagodnym łukiem wirażu i lądowanie na punkt... koło kościoła, u wrót którego stał już ksiądz ze stułą i obrączkami...

Zdzich i Bolek, w ponurym nastroju, stali obok swych aparatów, jako świadkowie.

...Jerzy wyskoczył z kabiny i biegł za Nią, która już zdążyła przedtem uwolnić się z pasów bezpieczeństwa i oczekiwała nań, chwiejąc się zlekka na nogach. Jerzy podbiegł ku Niej i okrzyk wstrętu wyrwał mu się ze ściśniętego obrzydzeniem gardła.

Ona, jedyna, piękna, wymarzona, opierając się o drzewo, zanosiła się od spazmów... morskiej choroby, a Jej cudne oczy, rozszerzone panicznym strachem, roniły łzy złości... ...i padło wtedy jedno jedyne słowo: „Wy! Łotry!!!“

— — — — — — — —

I znów trójka nasza stanowi jedność. I znów zwarta i zdecydowana bronić się nawzajem, zwycięża wszystkich, tak, że nikt nie chce z nimi stawać w zawody. Jerzy jest mistrzem automobilowym, Bolek pozostał przy motocyklu, a Zdzich uwidacznia swe myśli i fantazje, kręcąc niesamowite figury samolotem w powietrzu.

A gdy trójka nasza zejdzie się gdzie wieczorem wśród towarzystwa, Zdzich zabiera głos, snując opowieść o kobiecie, która cierpiała na... morską chorobę.

— Koniec. —

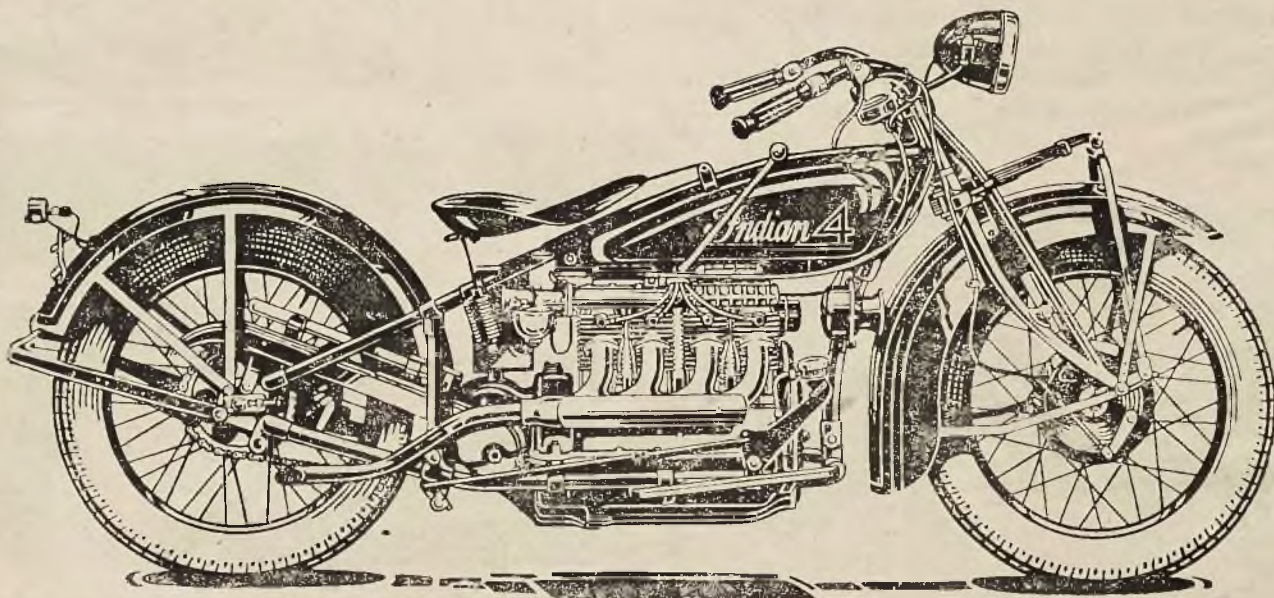
MIĘDZYNARODOWY Kalendarz sportowy na rok 1929

F. I. M. C.

Międzynarodowego Zw. Motocyklowego

	Styczeń	
27.	Kilometr z rozbiegiem na łodzie	Szwecja
	Luty	
17.	Raid (próba) zimowy	Szwecja
	Kwiecień	
7.	TARGA FLORIO wyścigi szosowe w Palermo	Italija
28.	Wyścig Górski w Zbrasław-Praga	Czechosłowacja
	Maj	
5.	GRAND-PRIX M. C. w Marsylji	Francja
9-12.	Raid majowy	Szwecja
12.	Austryjacki TOURIST TROPHY	Austrja
12.	GRAND-PRIX węgierskie motocyklowe	Węgry
19-28.	Raid międzykrajowy	Niemcy
19.	Wyścig szosowy o królewską nagrodę w Rzymie	Italja
24.	Wyścig szosowy	Rumunja
	Czerwiec	
9.	Wyścig torowy w Pradad	Czechosłowacja
10-12-14.	Zawody TOURIST-TROPHY	Anglja
15-16.	Turystyczny konkurs węgierski	Węgry
16.	GRAND-PRIX M. C. w Lyonie	Francja
3.	Wyścig w Kołobrzegu	Niemcy
23.	„ torowy w Lario	Italia
29.	Wyścig górski	Węgry
30.	GRAND-PRIX motocyklowe	Czechosłowacja
30.	GRAND-PRIX Zw. Mot. Franc.	Francja
	Lipiec	
6.	Holenderskie TOURIST-TROPHY	Holandja
7.	Wyścig w Arlbergu	Austrja
14.	GRAND-PRIX	Belgja
28.	„ „	Niemcy
	Sierpień	
4.	Wyścig górski	Szwecja
10.	„LEINSTER 100“	Irlandja
11.	GRAND-PRIX	Austrja
18.	Wyścig górski na przełęczy Klausen	Szwecja
25.	Zawody o „NAGRODĘ KARPAT“	Rumunja
25.	Dzień rekordów Frejbourgu	Niemcy
26-31	Sześciodniowe zawody Międzynarodowe	Niemcy Austrja Italja Szwecja
	Wrzesień	
1.	GRAND PRIX	POLSKA
7.	„ „	Irlandja
8.	Wyścig w Gaisbergu	Austrja
15.	GRAND PRIX NARODÓW	Irlandja
15.	Górski wyścig w Semmeringu	Austrja
18.	TOURIST-TROPHY	Szwecja
29.	Wyścig górski de Svab	Węgry
	Październik	
6.	GRAND PRIX M. C.	Francja
20.	„ „ Międzynarodowe Zw. Mot.	Hiszpania
	Listopad	
10.	Raid listopadowy	Szwecja

„Czwórka“ Indian'a na wystawie w Olimpji.



Na wystawie motocyklowej w Londynie wzbudzał ogromne zainteresowanie w sferach sportowych nowy czterocylindrowy model fabryki Indian. W modelu tym fabryka zmieniła całkowicie konstrukcję ramy dawnego modelu ACE, nadając mu klasyczne linje modelu Indian Scout Policyjny.

Głównemi zaletami tego modelu jest nisko położony środek ciężkości, pozwalający na jazdę bez poślizgu po błocie i piasku, oraz nadzwyczajna akceleracja i elastyczność motoru, pod tym względem "Czwórka" Indian'a przewyższa nawet 8-o cylindrowe najdroższe samochody.

Dzięki dużej powierzchni chłodzenia jak karteru, tak i cylindrów motor tego modelu nie przegrzewa się co było główną wadą szterocylindrówek innych fabryk. Smarowanie wszystkich łożysk odbywa się pod ciśnieniem, prawidłowość którego stale wskazuje specjalny manometr.

Waga maszyny z instalacją elektryczną wynosi około 200 klgr.. Moc silnika na hamulcu 33 HP. Zużycie benzyny na 100 klm. około 6 — 7 litrów.

U nas w Polsce, gdzie warunki, drogowe wymagają maszyn solidnych o dużej mocy motoru, — „Czwórki“ Indian'a będą niewątpliwie cieszyły się ogromnem powodzeniem.



„HUDSEXWAY" Sp. z o. o.

Gdańsk, Reitergasse 12 - 15

Gener. Przedstawicielstwo
na Polskę i w. m. Gdańsk



„HUDSON-ESSEX MOTOR CAR COMPANY, Detroit, U.S.A."

komunikuje, iż zastępstwa lokalne znakomitych wozów

„HUDSON" i „ESSEX"

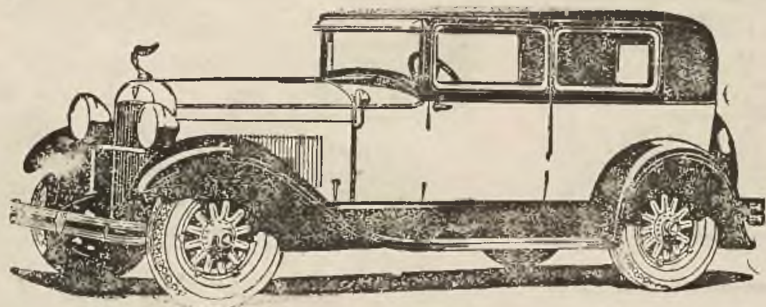
Zleciło zastępującym firmom:

Warszawa — „Motofors", Kredytowa 9.

Lwów — „Auto - Palais", Jagiellońska 20.
Poznań — Szafarkiewicz i Menzel, ul. Wały Wazów 22.
Łódź — Hugon Strobach, ul. Piotrkowska 154.
Gdańsk — Otto Albert
Katowice — Inż. S. Hochermann, ul. Wita Stwosza 3.
Białystok — „Brosexauto" ul. Sienkiewicza 12.

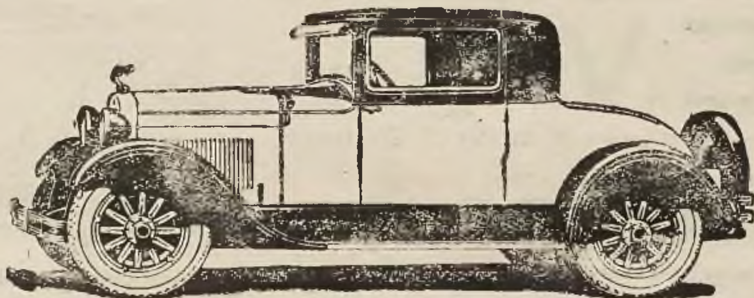
Przedstawicielstwa: w Krakowie, Wilnie i Lublinie w organizacji.

Dzięki uruchomieniu na terenie Polskiej Unji Celnej specjalnej montowni samochodów



HUDSON

i



ESSEX

dla rynku polskiego
udało się uzyskać możność rekordowego obniżenia cen tych znakomitych wozów

Tak więc:

	Kosztowały dotychczas	Kosztują obecnie loco Gdańsk
Limuzyna 4-drzwiowa, „Sedan"	Dol. 1.960.—	Dol. 1.545.—
„ 2-drzwiowa, „Coach"	Dol. 1.850.—	Dol. 1.465.—
Podwozie	Dol. 1.060.—	Dol. 935.—

Zderzaki za oddzielną dopłatą.

Tak wydatne obniżenie cen nie wpłynęło bynajmniej na pogorszenie wozu, o którego znakomitych zaletach przekonacie się przy demonstracji którą chętnie uskuteczni najbliższy przedstawiciel.

ZYGMUNT LIS
WARSZAWA, NALEWKI 2a
TEL. 191-25
LINOLEUM, CERATA, DYWANY
WYROBY GUMOWE
POKRYCIA MEBLOWE
Kalosze i śniegowce
JEDYNE NAJLEPSZE ŹRÓDŁO ZAKUPÓW
WYKŁADANIE PODŁÓG LINOLEUM PRZEZ SPECJALISTÓW

BACZNOŚĆ! BACZNOŚĆ!

AUTOMOBILIŚCI

Proszę żądać „gratis i franco" najnowszy Katalog

na wszystkie

PRZYBORY SAMOCHODOWE

L. KRUPKA

Warszawa, Nowy-Świat 5.



ŁAŃCUCHY przeciwślizgowe

ŁAŃCUCHY ROLKOWE i BEZSZELESTNE DO SAMOCHODÓW i MOTOCYKLI

SKŁAD SPECJALNY „ROTAX"
Warszawa, Niecała 1. Tel. 154-87.
Sprzedaż wyłącznie hurtowa.

AKUMULATORY DO SAMOCHODÓW „ERGS"

Ergs

PIERWSZA KRAJOWA FABRYKA AKUMULATORÓW
„ERGS"
WARSZAWA ELEKTORALNA 10
TEL. 193-59

Garaż i warsztaty mechaniczne

„OBROMET"

ZYGMUNT WIĘCKOWSKI

Warszawa, Puławska 9. Tel. 406-29.
(wejście od ul. Skolimowskiej).

Remont kapitalny: samochodów, motocykli, silników spalinowych.

Własna wytwórnia i cementacja wszelkich części zamiennych oraz artykułów masowej produkcji na obrabiarkach rewolwerowych.

Roboty Kowalskie: Resory szenkle, osie i t. p.

Naprawa: magnet, dynamo, starterów, akumulatorów i ładowanie takowych. Instalacje elektryczne samochodowe.

Porady i ekspertyzy.

W
Największych Warsztatach Reparacyjnych

p. f.

Elektrotechnika Samochodowa
„MAGNET”
Z. POPŁAWSKI

Warszawa, Hoża 33. Telefon 19-31.

Od dnia 20.XII.1927 r., do dnia 20.XII.1928 r.

Naprawiono wszelkich typów i marek:

3.985 magnet,
2.774 dynamomaszyn,
3.152 akumulatorów,
i obsłużono 16.750 klijentów.

Do stałej klijenteli f. Elektrotechnika Samochodowa „MAGNET“ należą instytucje:

Sejm, Senat, M. S. Wewnętrznych, M. Skarbu, M. Robót Publicznych, Urząd Pocztowy Warszawa I, Gazownia Warszawska, Pogotowie Ratunkowe, Kasa Chorych, Magistrat m. st. Warszawy, Polska Linja Lotnicza i t. d. i t. d.

Fabryki samochodowe:

„URSUS“, „STETYSZ“, „AS“.

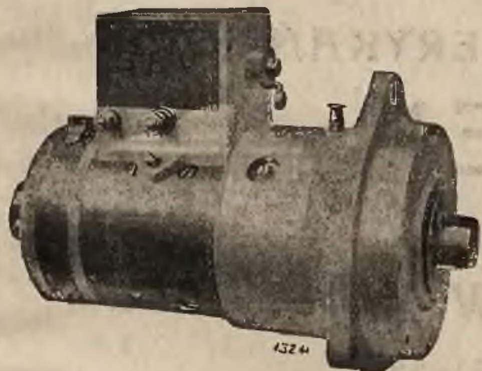
Przedstawicielstwa samochodowe:

Ansaldo, Austro-Daimler, Berliet, Chevrolet, Citroën, Chenard & Walcker, Crossley, De Dion Bouton, Donnet, Delage, Fiat, Ford, Hotchkiss, Lancia, Laurin & Klement, Oakland, O.M., Overland, Packard, Spa, Talbot, Tatra, Renault, Unic.

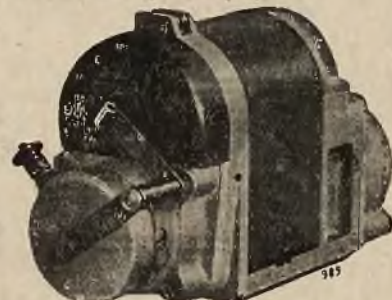
Do wszystkich wymienionych wozów w firmie „MAGNET“ znajduje się stale na składzie, duży wybór magnet, starterów, świec, dynamomaszyn i akumulatorów, oraz f. Magnet“ posiada.

Jeneralne przedstawicielstwo wyrobów

S.E.V. (FRANCJA)


Dynama S.E.V.


Startery S.E.V.


Magneta S.E.V.

Jeneralne przedstawicielstwo
JOSEPH LUCAS LTD. (ANGLJA)
instalacje motocyklowe

SKŁAD FABRYCZNY
i wyłączna sprzedaż krajowych akumulatotów
syst. **„TUDOR“**

Autoryzowane warsztaty i skład części zapasowych
FORD MOTOR COMPANY

PRZEDSTAWICIELSTWO
Fabryki Przetworów Kauczukowych
„VULCANIT“

!!! WYKONANIE SOLIDNE CENY NISKIE !!!

Części zamienne do samochodu CHEVROLET

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **70** gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem **50** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarujących pracę zawodową do trzech wierszy **gratis**.

Prenumerata kwartalna „Autolutu" **3** zł. Z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję **3.50** zł. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3/5. tel. 205-60. Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ